



WR70



### Jetzt komm' ich!

1973, mit dem Opel Ascona von Tuner Günther Irmscher in der Europameisterschaft. Und so entschlossen, wie der junge Herr Röhl guckt, sollten sich die Gegner schon mal warm anziehen. Zum Titel reicht's erst 1974





## Che spettacolo

Rallye San Remo 1981.  
Als Weltmeister mit der  
Nummer 1, aber ohne  
Werksvertrag. Beim einzi-  
gen WM-Start in dieser  
Saison heizt Röhl im 911  
den Audi quattro ein.  
Der Beginn einer langen  
Freundschaft mit Porsche



### Wer zuletzt lacht

---

Als Weltmeister noch mit dem Zug fahren, auf dem Heimweg von der RAC-Rallye 1982. Die ist zu diesem Zeitpunkt allerdings noch gar nicht gestartet. Ein Streit mit Teamchef Tony Fall beendet die Zeit mit Opel

## Einfach irre

Die Sicherheit der Zuschauer ist in den frühen 1980er-Jahren eher Nebensache. Die Rallye Portugal bildet den Gipfel des Wahnsinns. Walter Röhrl gehört zu den Fahrern, die sich darüber Gedanken machen



## Traum paar

Von 1977 bis 1987 sind Röhl und Beifahrer Christian Geistdörfer unzertrennlich. Es werden 52 gemeinsame WM-Rallyes und zwei Weltmeistertitel. 1981 steht im Porsche 924 Carrera GTS die Deutsche Meisterschaft an





---

»Nur leichte Autos sind  
agil. Darin ist Porsche  
vorbildlich. Außerdem bin  
ich ja, das wissen alle, ein  
sparsamer Mensch. Die  
Klimaanlage bleibt bei mir  
meistens ausgeschaltet.  
Sie kostet nur Sprit und  
Kraft.«

*Walter Röhrl*

# »Happy Birthday, Walter!«

Es gibt Momente, da wirkt Walter Röhrl immer etwas wie aus der Zeit gefallen. Wenn er gegen autonomes Fahren ledert (»Die Vorstellung, im Auto nicht der Chef zu sein, ist ein Horror«). Wenn er, der Pendler »zwischen Größenwahn und Selbstzweifeln«, vor dem Rennen im Auto saß, den Motor anmachte und wahlweise an seine eigene Unfehlbarkeit oder an Gott glaubte. Und wenn es ihm, früher, als die Italiener riefen: »Röhrl, sempre numero uno« – immer noch die Nummer eins –, »scheißegal« war.

Oder wenn das Genie auf Rädern, der Rallyefahrer des Jahrhunderts, der Ayrton Senna des Schotters, der eigentlich Steinmetz werden sollte und anfangs lieber nur Ski gefahren wäre, glücklicher kaum sein kann, wenn er auf dem Rennrad sitzt, »Röhrl, du Idiot, warum schindest du dich so«, in sich hineinflucht, dann aber, oben angekommen auf dem Berg, vor Zufriedenheit und Stolz fast platzt. Einmal fuhr er mit 15 Leuten, zwölf davon hatten mindestens fünfmal an der Tour de France teilgenommen. Röhrl ließ sie alle hinter sich, darunter seinen irdischen Gott: Eddy Merckx.

Maßlos das Talent, rudimentär der Drang nach Selbstüberhöhung, das Misstrauen gegenüber sich selbst stets präsent. Er war zweimal Rallye-Weltmeister. Er gewann viermal die Rallye Monte Carlo mit Autos vier

verschiedener Marken, 14 WM-Läufe insgesamt. Er fuhr in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) Siege ein, in Amerika auf der Rundstrecke, war auf einem Gruppe-C-Sportwagen schneller als die Formel-1-Piloten Michele Alboreto und Riccardo Patrese – und verblüffte sogar Michael Schumacher. Und dachte: »Vielleicht hast du nur Glück gehabt.«

Wenn es diesen Typ nicht gäbe, man müsste ihn erfinden. Hunderte Pokale und Trophäen für Siege und Platzierungen hat er verschenkt, aber sieben Euro oder mehr für eine Maß Bier? »Da verderscht i lieber!« Unterwegs fährt er lieber zehn Kilometer durch die Prärie, um billiger zu tanken als auf der Autobahn.

Ein Geizkragen, ein »Kniefiesl«, wie die Bayern sagen, war er schon immer. »Ich achte nicht darauf, viel zu verdienen, aber ich will so wenig wie möglich ausgeben«, vertraute er der »Süddeutschen Zeitung« an. Er gönnte niemanden etwas, nicht einmal sich selbst. »Ich hab kein Interesse daran, mit einer Se-

## »Sagen Sie den Journalisten, der Röhrl ist der größte Versager, den es auf der Welt gibt.«

kunde Vorsprung zu gewinnen. Ich will mit zehn Minuten gewinnen! Das freut mich viel mehr!« Was Arroganz von Selbstbewusstsein unterscheidet, ist die Abwesenheit von Demut. Als er ohne Not mit einem Riesenvorsprung auf dem Dach landet und das Team ihm anbietet, das mit Sand auf der Piste zu entschuldigen, antwortet Röhrl entgeistert. »Sagen Sie den Journalisten, der Röhrl ist der größte Versager, den es auf der Welt gibt.«

Autofahren beginnt für Röhrl erst im instabilen Fahrzustand, und manchmal sterben die Fliegen auf den Seitenscheiben. Ein Auto ist ein Auto, abgesehen von Kleinstwagen, die ihn zuweilen an Krankenrollstühle erinnern. Von Technik, sagt er, verstehe er nichts, er habe nur ein Gespür dafür, was aus einem Auto einen Zustand macht, dem man sich mit Liebe, Angst, Respekt oder Missbilligung nähert. Er wollte immer nur fahren, wissen, »ob ich gut bin oder bloß ein Träumer« – wenn es sein muss »bis an die Außenposten der Physik«, wie der Journalist und Wegbegleiter Herbert Völker nach einer Inspektionsreise notierte. Angst gehabt? »Nicht einen Anflug.« Hans-Joachim Stuck, ebenfalls eine Ikone des deutschen Rennsports, gestand: »Den brauchst du net als Gegner.« Und Copilot Christian Geistdörfer schrieb: »Du hast mir in all diesen Jahren durch deine blitzartige und intuitive Virtuosität am Lenkrad mehrfach das Leben geschenkt. Nur du und ich kennen die Situationen, in denen dir gerade ein schneller Wimpernschlag Zeit blieb, die richtige Entscheidung zu treffen.«

Er sitzt in seinem Haus im Bayerischen Wald. Holzvertäfelte Stube, kein Zierrat an der Wand. Eine zerklüftete Landschaft von 1000 Geschichten in seinem Gesicht, helle Augen, Ellbogen auf dem blanken Tisch, die Hände gefaltet wie zum Gebet. So sieht einer aus, der viel zu sagen, aber nichts mehr zu beweisen hat. Er kramt in einer alten Bilderkiste: Röhrl in einem Porsche 911 am Start der Rallye Bavaria 1970. Röhrl mit Franz Beckenbauer im Sessellift. Röhrl mit Fürstin Gracia und Fürst Rainier von Monaco und Christian Geistdörfer bei der Siegerehrung der Rallye Monte Carlo 1980. Röhrl 1981 mit einem 911 in San Remo. Röhrl 1988 bei der amerikanischen Trans-Am-Serie in Niagara Falls. Er

übrerrundet das gesamte Starterfeld einschließlich des Zweitplatzierten. Die Amerikaner lupfen das Gas vor der Streckenmauer. Röhrl nicht.

Seit 1993 ist Walter Röhrl Repräsentant, Markenbotschafter, ein Gesicht von Porsche. Kult-, Identifikations-, Sympathiefigur. Oldtimer-Rallyes, Porsche-Klubs, Fahrerlehrgänge, Messe- und Show-Tage, Motorsport, Testfahrten. Es geht um Performance. Um nichts anderes. Gut 200 Tage im Jahr. Immer da, der Lange. Sichtbar unscheinbar. Unaufgeregt nahbar, leise statt laut, einnehmend statt dominant. Tradition, Erfahrung, Glaubwürdigkeit, Überlegenheit, hier das kollektive Streben nach Bestform, dort der individuelle »Perfektionswahn«: Es kommt zusammen, was zusammenpasst. Schon als 21-jähriger fuhr Röhrl Porsche. Er hat sich einen 356er gekauft. Das Auto erinnert ihn an seinen Bruder, sein Vorbild in allem. Er kam in einem 356er ums Leben. Landstraße. Ein Lastwagen. Lange her. Keine Sekunde vergessen.

»Normale Menschen sollen das Auto möglichst schnell und sicher bewegen können«, sagt Walter Röhrl.

Walter Röhrl ist ein normaler, aber auch kein normaler Mensch. 26 Jahre nach dem Ende seiner Rallyekarriere fährt er nach maximal 160 km/h auf der Autobahn und artig Dränglern Platz machend mit dem Porsche 918 auf der Nürburgring-Nordschleife eine Rekordrunde.

Am 7. März 2017 wird Walter Röhrl 70 Jahre alt. Nicht zu glauben.